



AMETIS INFOS

Bulletin numéro 14
Décembre 2009

*L'histoire ne s'oublie quand on veut qu'elle vive.
Après l'avoir créée, faisons qu'elle survive ;
Rendons-la immortelle un peu comme Osiris,
Saisissons cette chance et portons AMETIS.*

R.E. Sidorkiewicz

ÉDITO

« Urbanisation ? Rappel de l'histoire de Renault sur le site ? Qui décide ? Qui fait quoi ? Quand ? Comment ? »

Voici un échantillon des questions que nous posent couramment les adhérents et sympathisants d'AMETIS qui s'intéressent à l'évolution du site.

Les acteurs sont multiples et ont chacun leur rôle défini, conformément à la loi, par des décrets et arrêtés appropriés.

Pour mieux comprendre le déroulement des opérations et le fonctionnement du dispositif, un bref retour en arrière est nécessaire.

En 1992, Renault cesse de produire des véhicules sur l'île Seguin et s'engage dans un plan de relocalisation de ses directions tertiaires encore implantées sur le Trapèze. Un usage futur des terrains pour ses besoins propres n'est dès lors plus retenu dans le plan de développement de l'entreprise. Renault souhaite vendre, mais ses terrains figurent au POS (Plan d'Occupation des Sols) comme affectés à de l'activité industrielle. Autant dire qu'ils n'ont de valeur que potentielle, en fonction de leur nouvelle qualification dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme) qui désormais remplace le POS.

C'est à la Ville de Boulogne-Billancourt, et à elle seule, qu'est revenue la responsabilité de définir son PLU. Elle a choisi d'urbaniser nos terrains en créant un

nouveau quartier où l'on trouvera habitations, bureaux, activités commerciales et, bien sûr, équipements collectifs dont l'équilibre est défini par un arrêté préfectoral fixant, en particulier, les taux de constructibilité, c'est-à-dire le nombre de m² de planchers autorisés sur chaque parcelle. Dès lors Renault peut commencer à vendre en toute connaissance de cause, aux aléas près des fluctuations du marché de l'immobilier !

En fait, la vente de nos terrains au consortium de promoteurs DBS (Développement Boulogne Seguin) et l'écriture du PLU se feront quasiment en parallèle. La cession par Renault des emprises d'aménagements collectifs -voirie, espaces verts, etc.- à la Ville suivra.

La mise en œuvre de l'urbanisation peut commencer. La Ville se dote alors d'un "outil" qualifié en la matière: la SAEM (Société d'Aménagement d'Economie Mixte) Val de Seine Aménagement. Le Maire, Pierre-Christophe Baguet, en est le président, André Moine le directeur général. Ce dernier anime une solide équipe pluridisciplinaire de spécialistes de l'urbanisation qui planifie, lance et suit la réalisation des différentes phases du projet. A ce stade, on ne soulignera jamais

assez le rôle décisionnel quasi exclusif de la Ville.

Et la mémoire de Renault dans tout cela ?

Le principe du rappel de l'histoire figure dans la convention d'aménagement. Reste alors à le concrétiser. La SAEM est chargée d'organiser des réunions de réflexion et de décision, avec la participation active des associations concernées, mais surtout motivées, par le sujet ! Un domaine bien spécifique qui l'a conduit à faire appel à un cabinet spécialisé, ABCD, que vous pouvez découvrir dans l'article que nous lui consacrons dans ce numéro.

Un plan concret a pris forme, soutenu par AMETIS, la SHGR et ATRIS. Sa mise en œuvre dépend désormais de sa validation au niveau de la SAEM et de la décision du Maire de Boulogne-Billancourt.

Les responsables d'AMETIS ont passé de nombreuses heures -et ce n'est sans doute pas fini!- à traiter la question, impossible à éluder, du rappel de l'histoire sur le site. Mais l'engagement récent de la direction générale de Renault, qui s'est directement impliquée dans le process des travaux pilotés par la SAEM, devrait peser positivement sur la suite des événements.

Le Président, Michel Auroy

SOMMAIRE

Éditorial p 1

Parcours historique : p 2
ABCD et Altermuseo, des experts
au service de la mémoire de Renault à Billancourt

Département 25 : p 5
les transports à Billancourt des années 50 à 80

« **Parcours historique :** *ABCD et Altermuseo, des experts au service de la mémoire de Renault à Billancourt* »

A l'époque, pas si lointaine, où se cultiver restait majoritairement l'affaire d'une élite intellectuelle et où les musées, souvent poussiéreux, vivaient encore repliés sur eux-mêmes, les mots "sens de la visite", surmontés d'une flèche, n'étaient utilisés qu'afin d'inviter les visiteurs à passer d'une salle à l'autre. Alors qu'aujourd'hui, dans un contexte où l'accès à toutes les formes de cultures s'est généralisé -et par conséquent banalisé-, il est indispensable, au-delà de l'acception habituelle de l'expression sens de la visite, de donner du sens à la visite. A l'heure de l'Internet et du multimédia, il ne suffit plus de suspendre des tableaux à des cimaises et de disposer des objets dans des vitrines pour répondre à l'attente du public. Il importe désormais de savoir mettre en scène les objets et les images, afin de lui raconter une histoire structurée. Ce renouvellement et cet élargissement de la demande ont donné naissance à de nouveaux métiers spécialisés dans la médiation culturelle ; allant de la programmation jusqu'à la mise en œuvre, en passant par la conception. C'est dans ce contexte qu'ABCD, une des toutes premières entreprises d'ingénierie culturelle à avoir vu le jour, et Altermuseo, une des références actuelles en matière de muséologie innovante, se sont développées. Ces deux entreprises se sont associées afin de répondre à l'appel d'offres pour la conception et la programmation de l'évocation de la mémoire de Renault sur le site de Billancourt lancé fin 2007 par la SAEM Val de Seine Aménagement. Ensemble, elles ont remporté le concours et ont fait en février 2008 une proposition qui a été approuvée à la fois par la SAEM, ATRIS et AMETIS

L'INVENTION D'UN MÉTIER : L'INGÉNIERIE CULTURELLE

Il est caractéristique qu'en 2008, lorsque Marseille a remporté le titre convoité de "ville européenne de la culture 2013" face à Lyon, Toulouse et Bordeaux, l'événement a fait l'objet d'une large couverture médiatique, digne de celle qui accompagne l'attribution des Jeux Olympiques. Mais l'enjeu était de taille. Car, désormais, la capacité de proposer des activités culturelles -permanentes ou temporaires- est devenue un instrument de mesure de la qualité de vie et aussi, au même titre que la densité du réseau de transports en commun ou que la proximité des espaces verts, un levier pour renforcer l'attractivité des villes, des agglomérations et des régions. Cette émergence du "tout culturel" et sa mise en pleine lumière datent -qu'on l'adore ou qu'on l'abhorre- de l'arrivée de Jack Lang rue de Valois en 1981 qui s'est accompagnée du doublement du budget du Ministère de la Culture.

Claude Mollard, un haut fonctionnaire issu de la Cour des Comptes, qui avait été le premier secrétaire général du Centre Georges

Pompidou, a marqué de son empreinte la mise en œuvre de cette nouvelle politique et l'affectation des nouveaux budgets. Ultérieurement, chargé d'un rapport sur le développement économique et culturel des collectivités locales, il constate, en allant sur le terrain, qu'il existe un véritable besoin : apporter du conseil aux élus en matière de développement culturel. C'est ainsi, qu'en 1987, il crée ABCD, acronyme

d'Art-Budget-Communication-Développement, et invente du même coup le concept d'ingénierie culturelle.

LA CULTURE À LA CONQUÊTE DES TERRITOIRES

Une quinzaine de personnes sont rapidement embauchées, parmi lesquelles Pierre Franqueville -l'actuel patron de l'agence- qui jusque-là exerçait le métier de professeur



" La mémoire engloutie de Brunei ",
 exposition à la Conciergerie produite par ABCD (sept. 2001-fév. 2002).
 © ABCD

de philosophie. ABCD intervient alors dans le conseil, la communication, la production d'expositions et la recherche de mécénats. En 1993, conséquence d'un ralentissement économique, les commandes se tarissent et le bilan est déposé en 1996. Néanmoins, fort de l'expérience acquise au cours des dix années écoulées, Pierre Franqueville décide de remonter l'entreprise en démarrant sur des bases plus maîtrisées.

Le cœur de métier du nouvel ABCD s'articule d'abord sur le conseil et l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les collectivités locales dans les domaines de l'aménagement culturel du territoire, de la programmation architecturale et de la création ou de la rénovation d'équipements tels que médiathèques, musées, salles de spectacle, monuments historiques ou sites archéologiques. Mais, progressivement, pressée par ses clients, l'agence va retrouver le chemin de la production d'événements. Toujours par le biais d'expositions narratives, très différentes des expositions consacrées aux beaux-arts. Globalement ce qui soutient la démarche d'ABCD, c'est la mise en valeur du savoir. Le savoir, ce terreau sur lequel s'est épanouie la personnalité du prof de philo Pierre Franqueville.

Au palmarès d'ABCD, on peut citer quelques projets phares. Dans le domaine des équipements culturels: la programmation du musée Fabre à Montpellier, de la Maison des Métallos, rue Jean-Pierre Timbaud dans le XI^e arrondissement de Paris, et du 104, rue d'Aubervilliers, dans le XIX^e, vaste centre de création artistique né de la reconversion des anciens ateliers des pompes funèbres de la Ville de Paris. Et dans celui de la production d'expositions: " La mémoire engloutie de Brunei ", récit d'une fouille archéologique sous-marine en Mer de Chine à la recherche d'une jonque du XVI^e siècle, " Le logement social au musée ", une histoire du logement social en Europe au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles, " Les Beffrois du Louvre Lens ", préfiguration du musée du Louvre de Lens et, à la demande de la Fondation Emmaüs, le projet d'un récit de la vie de l'Abbé Pierre sur le site d'Esteville où il est enterré.



" Les Beffrois du Louvre Lens ", exposition à Louvroil produite par ABCD pour le compte de la Région Nord-Pas-de-Calais et Le Louvre (2008). © ABCD

Une des forces d'ABCD, c'est de savoir faire appel à des compétences qui renforcent sa pertinence sur chacun de ses projets. Dans le cas précis de la mémoire de Renault sur le site de Billancourt, la présence dans l'équipe de Gwénaëlle Rot, docteur en sociologie de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris et auteur en 2000 d'une thèse intitulée " Les usines Renault à l'épreuve de leur modernisation, contribution à une sociologie de l'atelier " est un atout majeur, au même titre que l'association avec Altermuseo.

OBJETS INTELLIGIBLES POUR PUBLIC INTELLIGENT

En 1986, avec l'ouverture de la Cité des Sciences et de l'Industrie de La Villette, au-delà de la modernité du lieu, c'est la manière de présenter les objets techniques qui a été bouleversée. Ce n'est plus uniquement leur singularité qui est mise en exergue mais leur exemplarité dans le cadre de la transmission

du savoir par l'intermédiaire d'un discours structuré dont l'élaboration a permis de définir les contenus des expositions. C'est ainsi que peut être définie la muséologie, cette nouvelle forme de médiation culturelle qui fait appel à l'intelligence des visiteurs. Comme dans la pédagogie moderne, ceux-ci doivent désormais être actifs dans leur quête du savoir et ne plus se laisser aller à la déambulation passive. Les musées se métamorphosent: considérés jusque-là comme des conservatoires, ils deviennent des médias à part entière.

Et c'est à la Cité des Sciences où elle a passé onze ans comme commissaire d'exposition que Nadine Salabert, la directrice-fondatrice d'Altermuseo, a fait ses premières armes. Cette littéraire formée aux arts plastiques ne dit-elle pas: " je suis un bébé Villette ! " Elle participe à l'émergence de la muséologie comme nouveau métier et contribue à sa reconnaissance comme discipline à



Esquisse du projet Odyssey 21, centre de la mer et du développement durable, Le Havre.
Muséographie : Altermuseo. © Ateliers Jean Nouvel

part entière. Ensuite, après un passage à la direction de la Communication de l'IFREMER, elle décide de voler de ses propres ailes, d'abord comme consultante indépendante, puis en créant son entreprise en 2003. Le savoir-faire d'Altermuseo, depuis le choix

éditorial des contenus et l'élaboration de leur scénarisation jusqu'à la production et au suivi de la réalisation, est complémentaire des études et de la réflexion menées en amont par ABCD afin de définir le concept général de chaque projet.

l'Air du Bourget a décidé d'installer dans l'ancienne tour de contrôle de l'aéroport.

RETOUR VERS L'AUTOMOBILE

Sachant qu'ABCD et Altermuseo entretiennent de longue date une collaboration régulière, il n'est pas étonnant que Pierre Franqueville ait fait appel à Nadine Salabert et à son équipe pour concevoir le cheminement et les contenus du parcours de mémoire que la SAEM et la Ville ont décidé de mettre en œuvre sur le site de Billancourt. D'autant plus que -heureux hasard ou marque du destin- Nadine Salabert a été la commissaire de l'exposition permanente "Automobile" à la Cité des Sciences et de l'Industrie dont Renault et PSA étaient partenaires. C'est donc un objet qu'elle a appris à connaître sous tous ses aspects : technique, économique, industriel et social.

La réunion de ces savoir-faire et de ces expertises, acquises sur le terrain de la médiation culturelle, permet de penser que la mise en valeur de la mémoire de l'entreprise est entre de bonnes mains.

Rédaction Pierre Zigmant



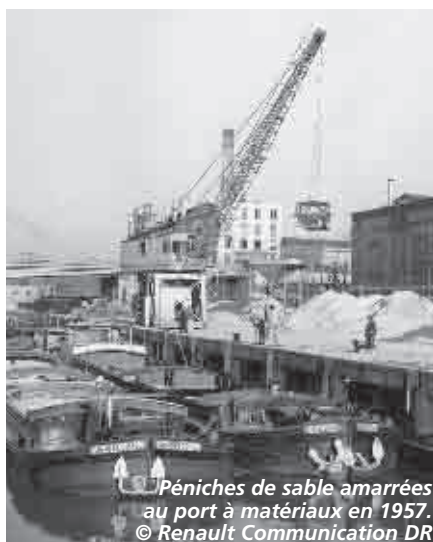
Une manip interactive sur un winch à la Cité de la Voile Eric Tabarly de Lorient.
Muséographie : Altermuseo
© Cité de la Voile / photo M. Jamoneau

Le parcours professionnel de sa directrice permet d'expliquer pourquoi un certain nombre des réalisations d'Altermuseo sont en lien avec la mer et le développement durable, comme la Cité de la Voile Eric Tabarly à Lorient, "Eana -terme" qui signifie terre nourricière en lapon-, un parc à thème consacré au développement durable dans le pays de Caux ou, projet en cours, "Odyssey 21", centre de la mer et du développement durable au Havre. On pourrait citer également un lieu d'histoire et de mémoire, le musée de la Résistance de Vassieux-en-Vercors, ou, dans le domaine de la culture technique, l'espace dédié à la navigation aérienne que le musée de

« Département 25 :

les transports à Billancourt des années 50 à 80 »

A l'aube des années 50, quand "logistique" et -soyons branchés- "supply chain" étaient tout simplement appelées "transports", ceux-ci n'en étaient pas moins considérés comme un des rouages essentiels de l'usine, surtout quand elle avait pour nom Billancourt: l'usine-mère de Renault, véritable ville dans la ville, au sein de laquelle il fallait faire converger vers les lignes de fabrication aussi bien les matières premières que les composants de toutes tailles et de toutes natures qui, pour beaucoup, étaient encore fabriqués sur le site même. Hormis trois stages effectués juste après son embauche en 1950, c'est à cette activité qu'Yves Lefeuvre a consacré toute sa carrière professionnelle de 1951 à 1984. Son témoignage, haut en couleurs et traversé d'in vraisemblables engins terrestres ou aquatiques, illustre sous un angle particulier plus de trente ans d'évolution des process de fabrication, de décroissance des effectifs et de passage progressif à la sous-traitance.



Péniches de sable amarrées au port à matériaux en 1957. © Renault Communication DR

LUNDI 23 OCTOBRE 1950, 9 HEURES DU MATIN...

Ce matin-là, le jeune "Gadzart" fraîchement embauché qui franchissait la porte du 10 avenue Emile Zola n'avait aucune idée de l'étendue de l'usine dans laquelle il pénétrait pour la première fois. Un coup d'œil sur un plan de Boulogne-Billancourt lui aurait toutefois permis de constater que Renault occupait un immense territoire, héritage de la croissance de l'entreprise depuis sa fondation en 1898. Sur la rive droite de la Seine, l'emprise s'étendait bien au-delà de l'actuel Trapèze en cours d'urbanisation.

Depuis les bâtiments BB et CC au nord-ouest, situés au-delà de l'avenue du Général Leclerc à l'emplacement du magasin Darty, de la résidence du square du Pont-de-Sèvres et de la sous-préfecture, jusqu'à l'îlot M au sud-est, à proximité du pont de Billancourt,

à l'angle des rues Heinrich et Yves Kermen où est aujourd'hui hébergé le bureau des ventes au personnel. Au milieu du fleuve: l'île Seguin et sur la rive gauche: les installations du Bas-Meudon. Une usine annexe, appelée usine O, était implantée sur les quais à la limite du XVI^e arrondissement de Paris qui, conséquence d'une bizarrerie cadastrale, empiétait légèrement sur le territoire de la capitale, aux pieds des anciennes "fortifs". Enfin, avenue Edouard Vaillant, non loin de la place Marcel Sembat, on trouvait la Livraison; car à cette époque, comme avant guerre, il était fréquent que les clients viennent chercher leur voiture directement à l'usine (ndlr: une pratique qui a disparu en France mais qui subsiste en Allemagne).

Les activités de production du site regroupaient tout ce qui était nécessaire à l'assemblage d'une automobile: des forges aux fonderies, de l'usinage à l'emboutissage, du décolletage au montage des sièges, sans oublier les fabrications diverses (cf.: l'article de Roger Vacher "Les fabrications diverses de Billancourt" AMETIS Infos N° 12, mars 2009).

Marcel Arnault régnait en maître sur le département 25 responsable des transports et de la manutention, et donc chargé d'assurer -via le fleuve, le rail et la route- l'alimentation des départements de production, la liaison entre les ateliers et l'évacuation des produits finis comme celle des déchets. Avant d'être définitivement rattachée à la direction de la Production à partir de 1963, cette activité avait d'abord été sous l'autorité de Marcel Tauveron,

directeur Carrosserie-Montage, puis sous la coupe de l'Entretien.

UN LONG FLEUVE TRANQUILLE

Bien que sa naissance doive plus au hasard des contingences familiales qu'à une stratégie concertée de développement territorial, l'usine Renault de Billancourt a su profiter de son emplacement le long de la Seine.

"La Marine" - comme on appelait communément cet atelier - possédait son propre automoteur pétrolier, le "Jason". Cette péniche jaugeant 800 tonneaux assurait l'alimentation de la centrale de l'île Seguin en fuel lourd depuis les raffineries du Havre ou de Rouen. Un trafic qui durera jusqu'à la fermeture de la centrale. Trois autres péniches classiques -dites de marchandises générales- partaient régulièrement embarquer dans les sablonnières de l'Oise et du Loing le sable destiné au département 61 -fonderies de fonte. Il était déchargé au port à matériaux, situé en contrebas du 860 quai de Stalingrad face à l'entrée principale de l'usine, où des camions-bennes le reprenaient pour un court trajet jusqu'à sa destination destination finale.

Dans les années 70, lorsque la production des fonderies a atteint son niveau maximum, ce sont 300 tonnes de sable qu'il était nécessaire d'acheminer quotidiennement. Et, en hiver, par mesure de sécurité, au cas où les canaux et les écluses seraient bloqués par les glaces, une partie de ce sable était stockée dans des chalands dont les coques avaient été fabriquées en béton armé - bien moins cher que la tôle d'acier. Ces engins flottants n'étaient pas destinés



Le parc 25, dit « parc aux aciers » en 1950.
© Renault Communication / photo René-Jacques

à la navigation au long cours. Amarrés aux ducs-d'albe - cette série de pieux métalliques régulièrement implantés par groupes de trois en eau profonde le long de l'île Seguin -, on ne leur faisait traverser le fleuve remorqués par une vedette que pour les charger ou les décharger. L'arrêt des fonderies en 1982 amis fin aux livraisons de ces cargaisons de sable sur le site.

QUAND LES TRAINS PARCOURAIENT L'USINE

Les wagons de marchandises arrivaient à la gare S.N.C.F. de Sèvres. Dans les années 50, cette gare, située en bord de Seine sur l'ancienne île Monsieur, face au parc de Saint-Cloud non loin de la manufacture de Sèvres, accueillait un grand nombre d'utilisateurs : marchands de charbon ou de boissons qui occupaient la majeure partie des lieux. Renault n'y avait alors comme installation permanente qu'un petit atelier de mise en caisses des collections CKD destinées aux usines implantées à l'étranger : Belgique, Grande-Bretagne, Espagne et Japon ; une activité qui continuera jusque dans les années 60, avant son transfert à Flins, puis à Grand-Couronne.

La cohabitation entre Renault, dont l'activité croissait sans cesse, et les autres colocataires de la gare devenait de plus en plus difficile. Afin de mettre fin à cette situation, Marcel Arnault a sollicité l'aide de Christian Beullac, alors DGA technique, pour que, « X » lui-même, il obtienne, en usant de son influence auprès des polytechniciens de la direction générale de la S.N.C.F. que Renault devienne l'unique locataire de la gare de Sèvres. Ce qui fut acquis au début de l'année 1961.

Utilisant les différentes voies, une équipe assurait un premier tri des wagons et, à l'aide de vieux locotracteurs de type JJ, formait une rame quotidienne à destination du Bas-Meudon. La traction entre ces deux points était assurée par du personnel Renault, en vertu d'une dérogation spéciale accordée par la SNCF qui imposait les horaires afin que ces trains privés n'interfèrent pas avec ceux transportant les voyageurs de la ligne de Issy-Plaine – Saint-Lazare, celle de l'actuel tramway T2.

Depuis le Bas-Meudon, les wagons empruntaient après 18h les voies qui permettaient de passer les ponts Seibert et Daydé et de circuler dans toute l'usine. Ils étaient dirigés vers les différents points de chargement et de déchargement : depuis le département 12 de l'île Seguin pour l'approvisionnement en feuilles de tôle et la reprise des chutes jusqu'au bâtiment BB où se trouvaient la fonderie de bronze et l'emboutissage des tôles épaisses destinées à fabriquer les roues et les longerons des châssis des camions, en passant par le parc de manutention " 25 " situé entre les bâtiments D12 et D21, à proximité de la place Jules Guesde, le bac d'essorage des copeaux d'usinage, les forges et les fonderies. La partie la plus délicate de la manœuvre était la traversée de l'avenue du Général Leclerc pour accéder à BB, sans barrières de passage à niveau, ni feux de signalisation. Seuls des hommes agitant des lanternes prévenaient du passage du train. Impensable aujourd'hui ! Heureusement, à cette époque, la circulation automobile était beaucoup moins intense en soirée ; et la chance a toujours été du côté de Renault.

Néanmoins, avec l'accroissement des effectifs, le risque d'accidents liés à la circulation des trains à l'intérieur de l'usine augmentait sérieusement. Pour assurer la sécurité il fallait envisager des solutions différentes. C'est ainsi qu'une partie des marchandises commença à être déchargée à la gare de Sèvres, le parcours jusqu'aux ateliers étant effectué par camions. Et, en 1967, lors du passage de la tôle en feuilles à la tôle en rouleaux, on décida par manque de place que les deux presses à découper les flans seraient implantées au Bas-Meudon, à l'emplacement des voies. Le département Transports Manutention fut dans l'obligation de fermer l'embranchement ferroviaire qui reliait l'usine au réseau S.N.C.F depuis 1936.

L'activité ferroviaire se limitait désormais à la gare de Sèvres. Afin d'évacuer la masse des déchets métalliques valorisables -paquets

de chutes de tôles et copeaux d'usinage-, on y construisit un quai haut afin que des camions équipés de multibennes Marrel puissent en déverser le contenu dans des wagons-tombereaux.

En ce qui concerne les expéditions, on y remplissait des wagons avec des pièces de tôlerie à destination de l'usine belge de Haren / Vilvoorde et des usines espagnoles de la FASA. Ces éléments étaient chargés puis calés manuellement. A la fin des années 70, la SNAV (Société Nouvelle des Ateliers de Vénissieux), filiale de Renault spécialisée dans la conception et la fabrication de matériels ferroviaires spéciaux, proposa d'utiliser ses wagons à trois essieux, surbaissés et débâchables, qui avaient fait leurs preuves sur le réseau italien, avec Indesit comme principal client. Outre sa praticité pour les opérations de chargement et de déchargement, ce matériel permettait de transporter un volume plus important. Et une étude avait démontré qu'il permettait une rentabilité accrue. Mais c'était compter sans le bureau d'études de la S.N.C.F. qui d'emblée, pour des raisons de sécurité, refusa d'autoriser la circulation de ces wagons sur son réseau. Une décision d'autant plus absurde que des trains de ce type, affrétés par Indesit pour aller en Belgique depuis l'Italie, traversaient déjà la France ! Il fallut solliciter l'appui du PDG, Bernard Vernier-Palliez, pour qu'il intervienne au plus haut niveau de la S.N.C.F. Et, c'est ainsi que les expéditions vers la FASA furent assurées avec quelques dizaines de ces wagons innovants.

Aux confins de la route et du rail, il paraît intéressant de rappeler que, de 1964 à 1971, Renault a expérimenté le ferroutage entre Le Mans et la région parisienne. Les semi-remorques étaient transférées sur



Chargement en gare de Sèvres de pavillons de 4CV dans les wagons destinés à l'approvisionnement de l'usine FASA de Valladolid (1956).
© Renault communication DR

des wagons de type " kangourou " comportant, comme leur nom l'indique une poche où prenait place l'essieu porteur afin que l'ensemble respecte le gabarit ferroviaire. A l'arrivée à la gare de Trappes, les remorques étaient à nouveau attelées à des tracteurs routiers et acheminées vers Flins ou Billancourt. Une expérience isolée qui s'est achevée avec l'ouverture du premier tronçon de l'autoroute A10, celle-ci se révélant plus rapide et plus rentable que le train.

LA ROUTE PREND LE DESSUS

Mais il n'en demeurait pas moins que la grande majorité des flux intérieurs et extérieurs de l'usine étaient assurés par l'atelier du camionnage dont l'activité était répartie sur la base de secteurs géographiques. Il y a eu jusqu'à deux cent cinquante conducteurs de camions dont cent vingt affectés aux seuls transports internes sur le site de Billancourt.

Certains des matériels utilisés dans les années 50 pouvaient surprendre les néophytes. C'est ainsi que des tracteurs agricoles emmenaient des trains de cinq ou six remorques pouvant supporter chacune une tonne de charge utile. Ces attelages assuraient le transport des pièces brutes issues des forges et des fonderies jusqu'aux ateliers d'usinage mécaniques U5 et V5 situés avenue Emile Zola. Ils étaient également utilisés pour amener les groupes motopropulseurs le long des chaînes de montage de l'île Seguin. Ultérieurement ces tracteurs agricoles cèderont la place à des camions, une solution plus classique.

Et au démarrage de l'usine de Flins, ce sont également des camions qui iront quotidiennement alimenter en moteurs les chaînes de montage de la Frégate, puis de la Dauphine. C'est pour le transport des portes de ce modèle phare, longtemps fabriquées par le département 12, que furent conçus à la demande de Marcel Arnault des containers spécifiques, à l'image de ceux qu'il avait pu voir aux Etats-Unis. Ces grandes boîtes métalliques furent surnommées "les bureaux à Alexandre", en hommage à un chef d'atelier de la tôlerie de l'île Seguin, grande gueule et très populaire.

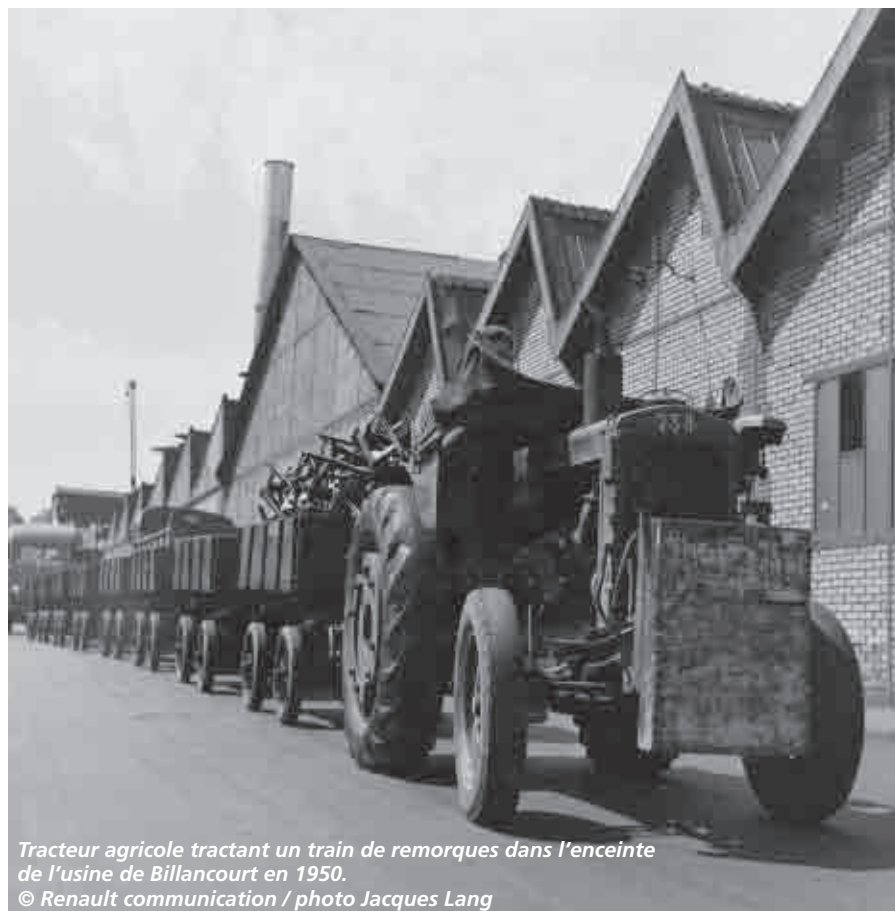
Pour transporter de faibles volumes ou des charges légères entre les ateliers, il y avait les fameux " tacots ", ces camionnettes-plateau rudimentaires équipées d'un moteur de Juvaquatre. Au début des années 50, ils servaient notamment à transférer les

pneumatiques fabriqués par le département 19 jusqu'à la galerie souterraine, - une ancienne carrière- située en bas de la rue Savignac à Meudon, où ils étaient stockés. On les utilisait aussi pour la distribution des caisses " 7 " de 30 dm³ ou des caisses " 22 " de 300 dm³ dans lesquelles étaient transférées les petites pièces, telles que la boulonnerie, d'une phase de fabrication à une autre ; les paniers grillagés de 1 m², appelés " TM " étant réservés aux pièces plus volumineuses comme les unités de tôlerie. Les déplacements des charges unitaires lourdes comme les outils de presse étaient effectués par des tracteurs routiers de type AHN de conception ancienne, caractérisés par leur cabine à nez plat, attelés à des semi-remorques à roues à bandage... Un matériel qui ne circulait qu'à l'intérieur de l'usine.

Il y avait aussi les " jockeys " dont l'une des équipes conduisait les 4 CV de la tombée de chaîne vers le stockage au bâtiment M6 ou vers la Livraison. Les autres, assis sur un simple tabouret boulonné sur un longeron, lunettes sur le visage, pilotaient les châssis des camions sur les quais jusqu'à l'usine O où avait lieu l'assemblage final. Une mission beaucoup plus acrobatique qu'ils effectuaient sans faiblir, en toutes saisons et par tous les temps.

Pour les liaisons inter-usines, on commença par utiliser des camions avec ou sans remorque. Mais les ensembles articulés sont rapidement apparus. D'abord les tracteurs routiers 4182, à moteur à plat, attelés à -souvenirs du débarquement- des semi-remorques achetées dans les surplus alliés. Celles-ci seront remplacées par des plateaux ridelles bâchés, puis par des fourgons. Quant aux tracteurs, la création de la SAVIEM permettra de mettre en service des modèles plus puissants. Et au fil du temps l'aspect extérieur de ces véhicules a également évolué. En 1951, la teinte des véhicules était un vert wagon uniforme, comme à l'époque de Louis Renault. Avec Pierre Dreyfus, on est passé à un orangé à l'appellation prémonitoire : jaune Curitiba. Puis, à la fin des années 70, pour se conformer à la nouvelle identité de la marque, la livrée devint jaune et blanche soulignée de noir avec, sur les côtés, l'inscription " Première Marque Française dans le Monde ".

Doté de tous les équipements nécessaires -établis, fosses, cabine de peinture, menuiserie et magasin de pièces de rechange- l'atelier d'entretien et de réparation des véhicules a d'abord été situé au bâtiment M1, à l'angle des rues Yves Kermen et



Tracteur agricole tractant un train de remorques dans l'enceinte de l'usine de Billancourt en 1950.
© Renault communication / photo Jacques Lang

Heinrich. Puis, à la fin des années 50, après le départ vers Rueil-Malmaison des bancs d'essais des moteurs, l'atelier fut implanté au bâtiment C15 du Trapèze où lui fut également confiée la réparation des chariots électriques Fenwick. Et une vingtaine d'années plus tard, à la fin des années 70, l'U.B. ayant besoin de récupérer ces locaux, l'atelier déménagea vers le parc Lorieux-Lefranc à Issy-les-Moulineaux où, à proximité de " la douane ", on a pu mettre en place un centre de maintenance plus rationnel à côté du parc de stationnement des camions et des tracteurs routiers.

Il y avait aussi l'atelier de la manutention dont le rôle consistait à décharger, stocker et livrer des produits tels que le noir de fumée, la fonte, le coke ou le sable, mais aussi à éliminer les déchets, soit vers la TIRU, l'usine d'incinération des ordures

ménagères d'Issy-les-Moulineaux, soit vers diverses décharges. C'était un problème dont personne ne se préoccupait à cette époque, toute latitude étant laissée au chef d'atelier pour trouver les points de chute appropriés. Autre temps, autres mœurs ! Les volumes n'étaient pas négligeables : jusqu'à 300 tonnes par jour rien que pour le sable brûlé évacué par camions après son passage aux fonderies. Il a notamment servi à l'aménagement du camp de Satory, mais a aussi été utilisé comme remblai routier, ainsi que pour boucher d'anciennes caves, lors des opérations de réhabilitation du centre ville de Sèvres.

UNE DÉCROISSANCE PROGRAMMÉE

A partir des années 70 se succèdent le départ en province d'activités majeures, telles que

les forges et les fonderies et la disparition des fabrications diverses à Billancourt ; avec pour corollaire la montée en puissance des fournisseurs à qui l'entreprise va demander de livrer non plus des pièces ou des composants mais des sous-ensembles de plus en plus complets prêts à être montés. La baisse régulière du niveau d'activité du site va avoir pour conséquences immédiates une décroissance des transports internes et inter-usines et une baisse des effectifs du département que la répartition homogène de la pyramide des âges a permis de gérer en se contentant de ne pas remplacer les collaborateurs partant à la retraite.

Rédaction Yves Lefevre



Un « tacot » chargé de pneus s'engage sur le pont Seibert (1951).
© Renault communication DR



Saisi par l'objectif de Robert Doisneau en 1945 place Nationale, un " jockey " au volant d'un châssis de camion en route vers l'usine O.
© Atelier Doisneau / photo Robert Doisneau

AVIS DE RECHERCHE

Notre ami Jean Mailliet, qui aide les collectionneurs d'anciennes Renault (1898-1925) à retrouver les traces de l'origine de leur modèle, souhaiterait être rejoint par ceux, passionnés comme lui, qui disposant de moments de loisirs s'associeraient à ses consultations et dépouillement d'archives -y compris dans leur province d'origine ou de villégiature.

Jean Mailliet expliquera lui-même aux volontaires, sur la base d'exemples concrets, la marche à suivre spécifique qu'il a déjà expérimentée dans ce domaine et la façon d'entrer en contact avec le monde des amateurs d'anciennes Renault.

Pour prendre contact avec lui :

téléphone : 01 47 50 83 65 - e-mail : jeanmailliet@orange.fr - adresse postale : 21bis rue Léon Gambetta 92370 CHAVILLE.



AMETIS Infos est une publication de l'Association de la Maîtrise, de l'Encadrement et des Techniciens de l'île Seguin.

Bureau : M. Auroy, J.-C. Buanic, M.-Cl. Guillet, G. Monteil, F. Peigney, E. Sidorkiewicz, D. Théry, J.-M. Thirard

Adresse postale : AMETIS-FARGR – 27 rue des Abondances – 92100 Boulogne-Billancourt

Site internet : <http://www.ametis-renault.com>

Directeur de la publication :
Michel Auroy

Rédacteur en chef :
Pierre Zigmant